

拒絶理由通知書

特許出願の番号	特願 2 0 0 2 - 0 4 4 4 6 1
起案日	平成 1 8 年 7 月 1 4 日
特許庁審査官	太田 良隆 3 2 1 6 3 Q 0 0
特許出願人代理人	末成 幹生 様
適用条文	第 2 9 条第 1 項、第 2 9 条第 2 項

この出願は、次の理由によって拒絶をすべきものである。これについて意見があれば、この通知書の発送の日から 6 0 日以内に意見書を提出して下さい。

理 由**理由 1**

この出願の下記の請求項に係る発明は、その出願前に日本国内又は外国において、頒布された下記の刊行物に記載された発明又は電気通信回線を通じて公衆に利用可能となった発明であるから、特許法第 2 9 条第 1 項第 3 号に該当し、特許を受けることができない。

理由 2

この出願の下記の請求項に係る発明は、その出願前日本国内又は外国において頒布された下記の刊行物に記載された発明又は電気通信回線を通じて公衆に利用可能となった発明に基いて、その出願前にその発明の属する技術の分野における通常の知識を有する者が容易に発明をすることができたものであるから、特許法第 2 9 条第 2 項の規定により特許を受けることができない。

記 (引用文献等については引用文献等一覧参照)

- ・請求項 1 - 3
- ・引用文献等 1
- ・理由 1、2
- ・備考

引用文献 1 の特に第 7 ページ第 2 0 行から第 8 ページ第 1 5 行及び第 2 図、第 3 図参照。

引用文献 1 には、直線状部分のいずれか一方（左後輪側）に、同直線状部分のブッシュに対する軸方向への所定以上の移動を阻止するストッパ（フランジ 9 d、9 e）を設けた車両用スタビライザが、記載されていると認められる。

THIS PAGE BLANK (USPT

- ・請求項 4
- ・引用文献等 1
- ・理由 2
- ・備考

引用文献1の第3実施例における車両用スタビライザにおいて、直線状部分をブッシュを介して車両に取り付ける前に、ストッパ（フランジ9e）を固定しているのは、当業者にとって自明の事項である。

また、当該実施例において、左後輪側の直線状部分を右後輪側の直線状部分よりも先に車両に取り付けることは、当業者が適宜なし得た事項に過ぎない。

引用文献等一覧

1. 実願昭60-137883号（実開昭62-044708号）のマイクロフィルム

なお、補正する際には、補正により記載を変更した箇所に下線を引くようにしてください（特許法施行規則様式第13備考6）。

意見書で、各補正事項について補正が適法なものである理由を、根拠となる出願当初の明細書等の記載箇所を明確にした上で、主張してください。

先行技術文献調査結果の記録

- ・調査した分野 IPC B60G1/00 - 25/00
- ・先行技術文献 特開平11-210713号公報
仏国特許出願公開第2768661号明細書
実開平04-133907号公報
実公平06-029049号公報

この先行技術文献調査結果の記録は、拒絶理由を構成するものではない。

この通知の内容に関するお問い合わせ、または面接のご希望がございましたら以下の連絡先までご連絡下さい。

特許審査第二部 運輸 太田良隆

TEL. 03 (3581) 1101 内線3379

FAX. 03 (3580) 6904

THIS PAGE BLANK (USPT

Publication No. 62-44708

Date of publication of application: March 18, 1987

Utility Model Application No. 60-137883

Date of filing: September 9, 1985

Both ends of a swing portion 9a which constitutes an intermediate portion of the stabilizer 9 are fitted in mounting bushes 11 (the right side is neglected in the drawings).

In the mounting bush 11, flange portions 11a are integrally formed on both ends. One of the flange portions 11a is brought into close contact with the inside of a refraction portion 9c of the stabilizer 9, and the mounting bush 11 on the right side (not shown) has the same structure. Therefore, the stabilizer 9 is prevented from moving horizontally.

Fig. 2 shows a second embodiment of the invention. In the second embodiment, flanges 9d are fixed to the stabilizer 9, the flanges 9d are brought into close contact with both end faces of the mounting bush 11, and thereby the radius rod portion 9a is prevented from moving in an axial direction of through hole portion of the mounting bush 11. Other configurations and actions are similar to those of the first embodiment.

Fig. 3 shows a third embodiment of the invention. In the third embodiment, flange 9e is fixed to the stabilizer 9, the flange 9e is embedded or fitted in the mounting bush 11, and thereby the radius rod

THIS PAGE BLANK (USPT

portion 9a is prevented from moving in an axial direction of through hole portion of the mounting bush 11. Other configurations and actions are similar to those of the first embodiment.

THIS PAGE BLANK (USPT

⑫ 公開実用新案公報(U)

昭62-44708

⑬ Int. Cl.⁴

B 60 G 21/04
F 16 F 1/16

識別記号

庁内整理番号

8009-3D
7127-3J

⑭ 公開 昭和62年(1987)3月18日

審査請求 未請求 (全2頁)

⑮ 考案の名称 スタビライザ兼用ラジアスロッドマウント構造

⑯ 実 願 昭60-137883

⑰ 出 願 昭60(1985)9月9日

⑱ 考 案 者 瓜 谷 優 一 横浜市神奈川区宝町2番地 日産自動車株式会社内

⑲ 出 願 人 日産自動車株式会社 横浜市神奈川区宝町2番地

⑳ 代 理 人 弁理士 森 哲 也 外2名

㉑ 実用新案登録請求の範囲

スタビライザ兼用ラジアスロッドを、マウント用ブッシュを介して取付ブラケットで車体にマウントする構造において、前記ラジアスロッドをマウント用ブッシュに対して同ブッシュの軸方向に固定したことを特徴とするスタビライザ兼用ラジアスロッドマウント構造。

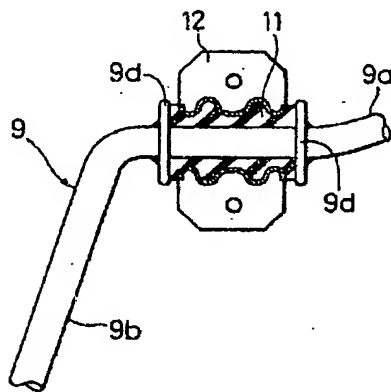
図面の簡単な説明

第1図は本考案の第1実施例を示す一部切欠平

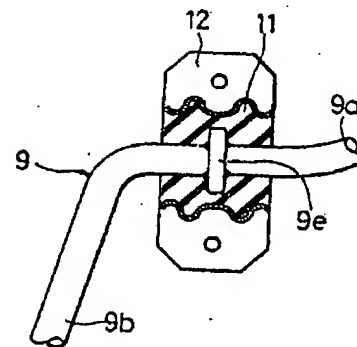
面図、第2図は同第2実施例を示す部分説明図、第3図は同第3実施例を示す部分説明図である。

1…車輪、2…サスペンションメンバ、3…サスペンションアーム、9…スタビライザ、9a…振れ部分、9b…ラジアスロッド部分、9c…屈折部分、9d、9e…フランジ、11…マウント用ブッシュ、11a…フランジ。

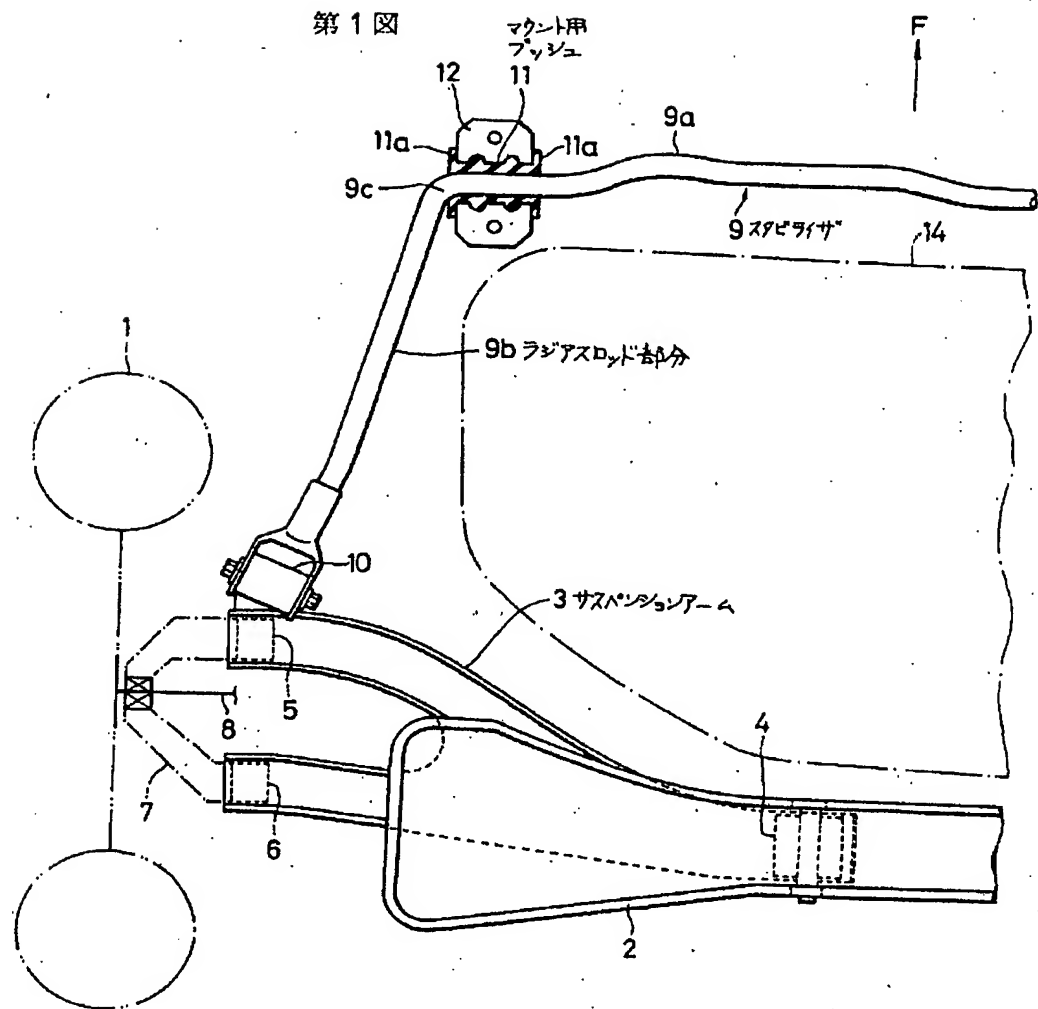
第2図



第3図



THIS PAGE IS BLANK (USPTO)



THIS PAGE BLANK (USPTO)

公開実用 昭和62-44708

⑩ 日本国特許庁(JP)

⑪ 実用新案出願公開

⑫ 公開実用新案公報(U)

昭62-44708

⑬ Int.Cl.⁴

B 60 G 21/04
F 16 F 1/16

識別記号

庁内整理番号

8009-3D
7127-3J

⑭ 公開 昭和62年(1987)3月18日

審査請求 未請求 (全 頁)

⑮ 考案の名称 スタビライザ兼用ラジアスロッドマウント構造

⑯ 実 願 昭60-137883

⑰ 出 願 昭60(1985)9月9日

⑱ 考 案 者 瓜 谷 優 一 横浜市神奈川区宝町2番地 日産自動車株式会社内
⑲ 出 願 人 日産自動車株式会社 横浜市神奈川区宝町2番地
⑳ 代 理 人 弁理士 森 哲 也 外2名

THIS PAGE BLANK (USPTO)

明 細 書

1. 考案の名称

スタビライザ兼用ラジアスロッドマウント構造

2. 実用新案登録請求の範囲

スタビライザ兼用ラジアスロッドを、マウント用ブッシュを介して取付ブラケットで車体にマウントする構造において、前記ラジアスロッドをマウント用ブッシュに対して同ブッシュの軸方向に固定したことを特徴とするスタビライザ兼用ラジアスロッドマウント構造。

3. 考案の詳細な説明

〔産業上の利用分野〕

本考案は、スタビライザ兼用ラジアスロッドをマウント用ブッシュを介して取付ブラケットで車体にマウントする構造に関する。

〔従来技術〕

従来、スタビライザのマウント構造としては、例えば実開昭59-128408号公報に記載のようなものがある。即ちこの従来例は、スタビライザの中間部をなす振れ部分の左右両端にマウン

CLASS REPORT BY ANK (USPTO)

ト用ブッシュを外嵌し、このブッシュを取付ブラケットを用いて車体に固定するものである。

〔考案が解決しようとする問題点〕

しかしながら、このようなマウント構造にあっては、スタビライザとブッシュとの接触面が単に円筒状の平滑面をなしていて、しかもスタビライザにおけるブッシュの接触位置が、スタビライザの直線状をなす部分になっているため、ブッシュに対してスタビライザが軸方向に移動可能となっている。このようなスタビライザのマウント構造にあっては、スタビライザが単に車両旋回時のロールを抑制するためにのみ用いられている場合はともかく、ラジアスロッドを兼用している場合には、次のような問題点が生じる。

即ち、前記マウント用ブッシュに対してスタビライザが移動すると、サスペンションアームに取付けられたスタビライザの端部と、前記マウント用ブッシュとの相対距離（即ちラジアスロッドの両端の相対距離）が変化して、予め設定されたホイールアライメントに変化を生じさせるという問

U.S. PATENT & TRADEMARK OFFICE (USPTO)

題点である。

本考案は、このような従来例の問題点に着目してなされたものであり、スタビライザ兼用ラジアスロッドの車体に対する支持位置を固定することにより、前記従来の問題点を解決することを目的としている。

〔問題点を解決するための手段〕

本考案は、スタビライザ兼用ラジアスロッドを車体へのマウント用ブッシュに対して同ブッシュの軸方向に固定して、このスタビライザ兼用ラジアスロッドの車体側へのマウント位置とサスペンションアームへのマウント位置とを常時同一にする。

〔作用〕

スタビライザ兼用ラジアスロッドにおけるラジアスロッドとして機能する部分の長さが変化しないから、サスペンションアームの前後方向位置を常時設定通りにする。このため、ホイールアライメントを常時設定通りに保持できる。

〔実施例〕

THIS PAGE BLANK (USPTO)

第1図は本考案の第1実施例を示す平面図である。この実施例は駆動輪である左後輪を図示しており、1がその車輪であって、Fが前方である。2は車体に固定されるサスペンションメンバであり、このサスペンションメンバ2に先端が二股状になったサスペンションアーム3の基端が、ゴムブッシュ4を介して支持されていて、これによりサスペンションアーム3はゴムブッシュ4を中心として上下に揺動可能になっている。またサスペンションアーム3の先端には、さらにゴムブッシュ5, 6を介してアクスルハウジング7が支持され、このアクスルハウジング7に車輪1が回転自在に支持され、この車輪1には、図示しないが公知の終減速機を介してドライブシャフト8に駆動力が伝達されるようにしてある。前記アクスルハウジング7は、これの上方の車体との間にサスペンションストラット（図示しない）が介在する。

前記左側のサスペンションアーム3と、図示しない右側のサスペンションアームとの間には、スタビライザ9が架け渡される。スタビライザ9と

THIS PAGE BLANK (USPTO)

サスペンションアーム 3 とはゴムブッシュ 10 を介して連結され、右側のサスペンションアームとスタビライザの他端とも、同様にゴムブッシュを介して連結される。

スタビライザ 9 の中間部をなす換れ部分 9 a の左右両端には、マウント用ブッシュ 11 が外嵌され（右側については図示省略）、このマウント用ブッシュ 11 を介して取付ブラケット 12 により前記換れ部分 9 a の両端を車体に支持することにより、スタビライザ 9 の両端における、前記マウント用ブッシュ 11 とゴムブッシュ 10 との間の部分 9 b でラジアスロッドを兼用している。而してラジアスロッド部分 9 b はスタビライザ 9 の一部をなし、この部分においてはスタビライザとラジアスロッドとを兼ねている。

前記マウント用ブッシュ 11 は、左右両端にフランジ部 11 a が一体に形成され、一方のフランジ部 11 a がスタビライザ 9 の屈折部 9 c の内側に当てがわれており、図示しない他方のマウント用ブッシュも同様になっていて、スタビライザ 9

THIS PAGE BLANK (USPTO)

が左右に移動することを防止している。即ち、図示された左側のマウント用ブッシュ 11 によりスタビライザ 9 は右に移動することを防止され、且つ図示されない右側のマウント用ブッシュによりスタビライザ 9 は左に移動することを防止される。また両マウント用ブッシュ 11 によってスタビライザ 9 は前後及び上下方向に移動することを防止されている。

かくして、この実施例においては、ラジアスロッド 9b を、これに外嵌するマウント用ブッシュ 11 に対して軸方向に固定する手段として、左右のマウント用ブッシュ 11 の外側の端部をスタビライザ 9 の屈折部の内側に当てがう手段を採用している。尚 14 は燃料タンクを示し、ラジアスロット兼用スタビライザ 9 により車両前方及び左右方向が囲まれ、後方はサスペンションメンバ 2 及びサスペンションアーム 3 により囲まれて、路面障害物から保護されている。

次にこの実施例の作用を説明する。

車輪 1 から入力される前後左右の力は、アクス

THIS PAGE BLANK (USPTO)

ルハウジング 8、ゴムブッシュ 5、6、サスペンションアーム 3、ゴムブッシュ 10 を介してラジアスロッド部分 9 b に入力され、これによりスタビライザ 9 とマウント用ブッシュ 11 との間に、マウント用ブッシュ 11 に対してスタビライザ 9 が軸方向に移動しようとする力が作用するが、スタビライザ 9 は左右のマウント用ブッシュ 11 により左右及び前後方向に固定されているから、ラジアスロッド部分 9 b の車体側の端部がマウント用ブッシュ 11 に対して移動することがない。

このため、ラジアスロッド部分 9 b の長さ及びその車体側の位置に変化を生じることがないから、ゴムブッシュ 4 を中心とするサスペンションアーム 3 の上下の揺動は、常時設定された通りの軌跡をもつことになる。従って、車輪 1 に設定値以上のトー変化を生じることがないから、ホイールアライメントに異常な変化が生じること防止でき、その結果、ハンドルが取られたり、ハンドルの片流れを生じることがなくなる。

第 2 図は、本考案の第 2 実施例を示すものであ

THIS PAGE BLANK (USPTO)

り、スタビライザ 9 にフランジ 9 d を固定し、このフランジ 9 d をマウント用ブッシュ 1 1 の両端面に当てがって、マウント用ブッシュ 1 1 に対するラジアスロッド部分 9 b の、マウント用ブッシュ 1 1 貫通部分の軸方向への移動を防止したものである。他の構成及び作用は、第 1 実施例と同様である。

第 3 図は、本考案の第 3 実施例を示すものであり、スタビライザ 9 にフランジ 9 e を固定し、このフランジ 9 e をマウント用ブッシュ 1 1 に埋め込み、又は内嵌して、マウント用ブッシュ 1 1 に対するラジアスロッド部分 9 b の、マウント用ブッシュ 1 1 貫通部分の軸方向への移動を防止したものである。他の構成及び作用は、第 1 実施例と同様である。

なお、本考案は、ラジアスロッド部分 9 b のマウント用ブッシュ 1 1 に嵌合する部分を、マウント用ブッシュ 1 1 に対して同ブッシュの軸方向に固定するものであれば、前記実施例のものに限定されるものではなく、例えば、ラジアスロッド部

THIS PAGE BLANK (USPTO)

分 9 h の前記嵌合部の断面形状を変化させる等、他の構成を採用することも可能である。また、上記実施例は、駆動後輪を対象として説明しているが、前輪駆動車の後輪の如く、非駆動輪であってもよいことは言うまでもない。

〔考案の効果〕

以上説明したように、本考案によれば、スタビライザ兼用ラジアスロッドにおけるラジアスロッドとして機能する部分の長さが変化しないから、サスペンションアームの前後方向位置を常時設定通りに維持することができる。このため、ホイールアライメントを常時設定通りに維持できるから、車輪に設定値以上のトー変化を生じることがない。このため、ハンドルが取られたりハンドルの片流れを生じることがなくなるという効果がある。

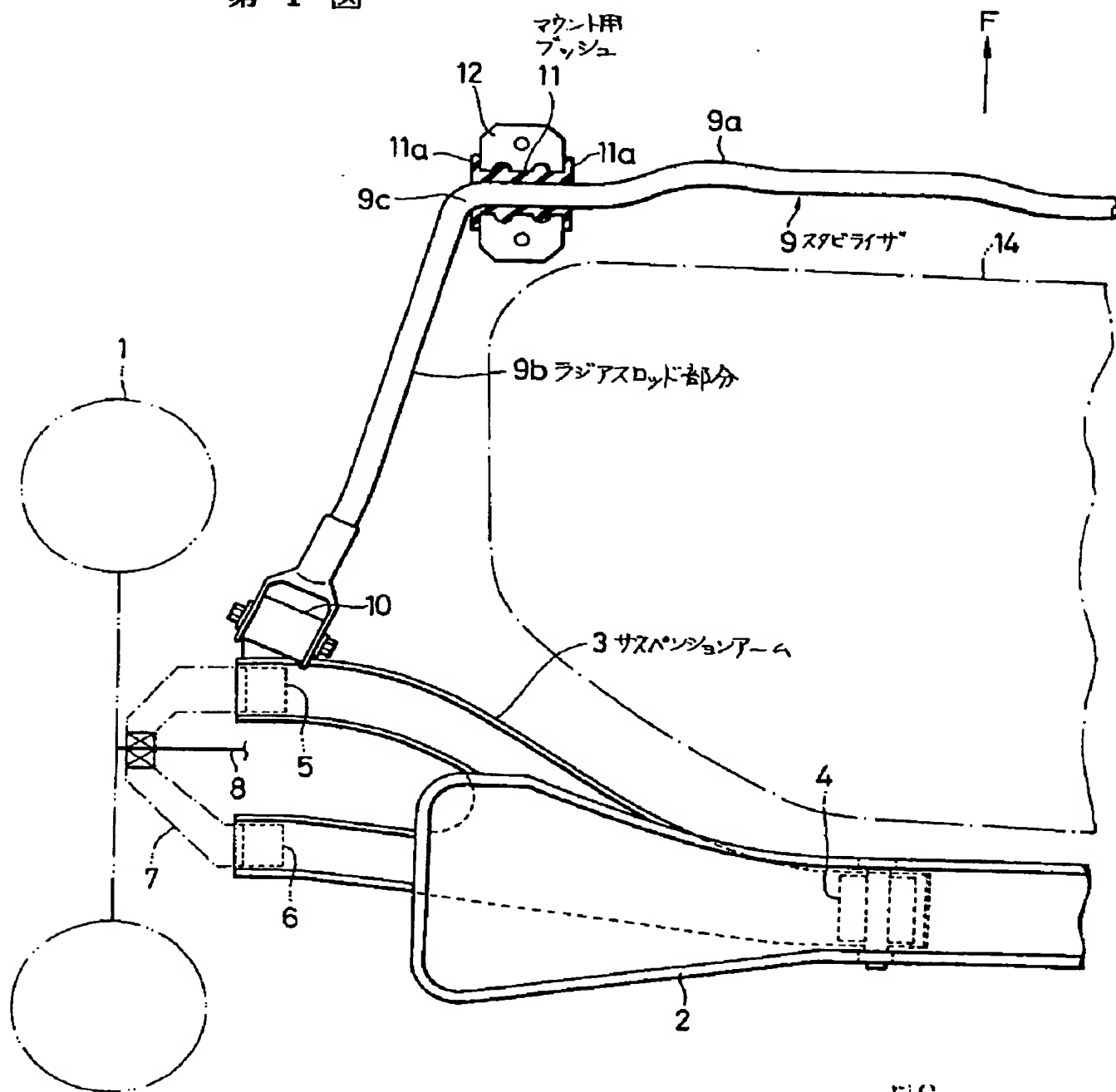
4. 図面の簡単な説明

第 1 図は本考案の第 1 実施例を示す一部切欠平面図、第 2 図は同第 2 実施例を示す部分説明図、第 3 図は同第 3 実施例を示す部分説明図である。

1 . . . 車輪、 2 . . . サスペンションメンバ、

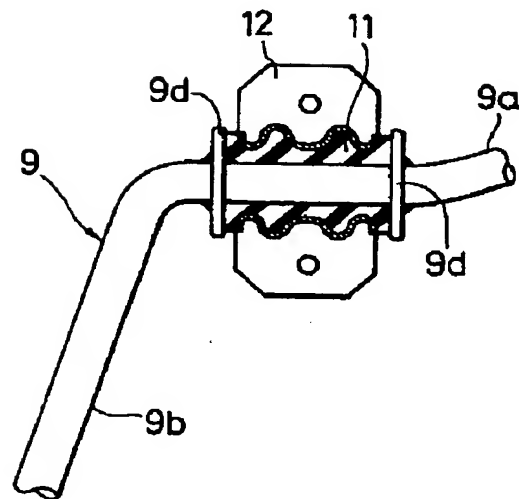
THIS PAGE BLANK (USPTO)

第 1 図

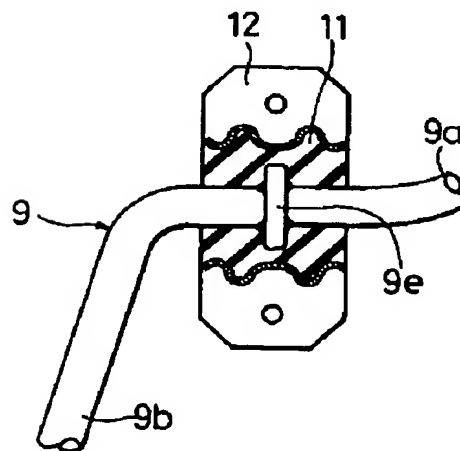


THIS PAGE BLANK (USPTO)

第 2 図



第 3 図



THIS PAGE BLANK (USPT